SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 23 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a la delegación del Sindicato Unico Nacional de Trabajadores del Mar y Afines -SUNTMA- en el marco del estudio que venimos realizando del proyecto de ley sobre los porcentajes de tripulación en las embarcaciones o buques nacionales, tema al que se pueden sumar los demás asuntos que los representantes del Sindicato quieran plantearnos. A esos efectos, gustosamente les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR FRANCO.- En el día de hoy nos interesa profundizar en las argumentaciones por las cuales nos venimos movilizando en procura de que se realicen cambios a la normativa sobre la participación de tripulantes uruguayos en barcos de bandera nacional.

Sabemos que se ha presentado un proyecto de ley que modifica dos leyes. Una de ellas tiene que ver con las tripulaciones de barcos mercantes. Se trata de la modificación de algunos artículos de la Ley Nº16.387 y su decreto reglamentario, que es el 345.

En ese sentido, se establece un tope de participación de la tripulación uruguaya en barcos con bandera nacional hasta un 75%. La Ley Nº 13.833, que refiere a la pesca, establece en el primer párrafo de su artículo 27, la posibilidad de apelar a una excepcionalidad, de acuerdo con la zona, la modalidad de pesca o, para decirlo en pocas palabras, la tecnología a incorporar. Nosotros hemos ahondado mucho a través del tiempo en cuanto a que este artículo que acabamos de mencionar ha quedado superado por la vida, porque es una ley que data de 1969, cuando el país establecía las condiciones para la inversión y para el desarrollo del sector pesquero aunque, por supuesto, también era posible dar facilidades en el caso de que se incorporara más tecnología. Pero con 40 años de experiencia en el sector pesquero, tenemos muy poco para aprender de otras tecnologías. Además, podemos abundar con ejemplos que demuestran la idoneidad de nuestros trabajadores, que se desempeñan en todas partes del mundo.

Por lo tanto, independientemente de todo esto, la ley existe, está ahí y hay que respetarla. Nosotros impugnamos este artículo porque no compartimos la interpretación que se hace de él, ya que establece que un mínimo de un 50% de la tripulación debe estar compuesta por ciudadanos naturales o legales uruguayos. Para nosotros "un mínimo" significa un piso y, sin embargo, esto se interpreta como un tope o un techo haciendo que se limite hasta un 50% la participación de tripulantes uruguayos, siendo el resto extranjeros. Pensamos que, por la asimilación de la tecnología y por la situación en que vive nuestro país, esta situación es totalmente injusta y no se corresponde con la necesidad de fuentes de trabajo que tienen nuestros marinos.

Por otro lado, se apela a algunas argucias -que es lo que queremos denunciar concretamente en el día de hoy- pasando por alto las disposiciones y, por la vía de los hechos, se limita a una mínima expresión la participación de tripulación uruguaya en estos barcos.

Entonces, estaríamos hablando de dos capítulos. Uno de ellos podría ser el relativo a los permisos categoría D). Como los señores Senadores sabrán, el Decreto Nº 149/97, en su artículo 15, determina distintas categorías de permiso de pesca, de acuerdo a la pesquería a que esté afectado. Por ejemplo, los barcos categoría A), son los que están afectados a la especie objetivo de captura que es la merluza; los categoría B), las especies objetivo son la corvina y la pescadilla y los barcos categoría C), se ocupan de las especies no explotadas o subexplotadas dentro de la zona común y dentro de las aguas jurisdiccionales. Y luego hay una categoría D) que incluye a la pesquería fuera de las aguas jurisdiccionales, es decir, fuera de las 200 millas. Ahora bien; nuestro país, a través de una ley, suscribió el convenio internacional de lo que nosotros llamamos, vulgarmente, el CCRUMA, pero que es la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos del Antártico. Es decir que se trata de toda la zona antártica. El Decreto Nº 157/97 estableció una Comisión interministerial para atender los asuntos del país en ese ámbito. Y pensamos que en este Decreto hay algunas irregularidades, para llamarlo de alguna manera. Por ejemplo, este Decreto le da factultades a la Comisión para atender los asuntos de conservación de estos recursos en la zona antártica y, sin embargo, le concede a la DINARA, la potestad de conceder permisos de pesca para los proyectos de investigación que fueran aprobados. Es decir que una empresa presenta un proyecto para la investigación y se le concede un permiso para la pesca comercial. Esto es bastante llamativo. Y se establece la posibilidad de que los barcos que van a esa zona, apelen a la excepcionalidad establecida en el artículo 27 de la Ley Nº 13.833 a la que hacíamos referencia.

Entonces, en el artículo 6º de este decreto se establece que se puede modificar la participación de tripulantes uruguayos, llevándola a un 10%, con un cronograma de aumento del 10% anual hasta llegar a ese 50% establecido por la ley.

Hemos mantenido entrevistas con la Comisión Uruguay - CCRUMA, que está en las dependencias del Ministerio de Relaciones Exteriores, donde nos comunican su interpretación de este decreto. Esta norma era transitoria hasta que el país comenzara la actividad en la zona antártica. Y el país ha mantenido una participación sistemática en esa zona desde 1998. Por lo tanto, a posteriori de ese año, todos los barcos afectados allí, tienen que necesariamente llevar un mínimo de 50% de tripulación. Es decir que no pueden acceder a una rebaja. Y, sin embargo, esto se está llevando a cabo. Lo más llamativo del caso es que en la zona establecida por la CCRUMA, hay un solo barco uruguayo. Nosotros poseemos un listado de la cantidad de barcos -el cual lo dejamos a disposición de la Comisión- que tienen permiso en esa zona. Calculamos que son alrededor de 20 y que no están afectados al CCRUMA y no sería aplicable este Decreto, aún con la interpretación que se le pretende dar.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Quisiera saber si son permisos de investigación.

SEÑOR FRANCO.- Son permisos para la pesca comercial. El procedimiento es el siguiente. Se presenta un proyecto para la investigación y a quien se le apruebe dicho proyecto, se le concede un permiso para la pesca comercial. Para nosotros esto constituye un eufemismo, porque más que patente de pesca es una patente de corso. Este sería todo un capítulo que es muy largo para empezar a analizar. En este sentido, queremos ser concisos en nuestra exposición pero, a la vez, poder explicar el tema que venimos a plantear que, por cierto, es bastante complejo.

Reitero que sería un capítulo aparte enumerar la cantidad de detenciones y denuncias que hay donde los involucrados son barcos de bandera uruguaya que roban en zonas prohibidas especies cuya pesca está limitada como, por ejemplo, la merluza negra. Además, quiero señalar, como botón de muestra, que en febrero de este año, en la reunión de la Comisión de Pesca de la FAO -la FIS- que se celebró en Roma , hubo una denuncia concreta del Gobierno australiano en contra de Uruguay porque barcos de bandera uruguaya estaban pescando en la zona antártica de dicho país. De más está decir que en dicha zona está prohibida la pesca. Basta con navegar por Internet para constatar que en esa zona, robando pescado, actúan dos grandes flotas: una llamada la "flota vikinga" que responden a empresarios nórdicos, más concretamente del norte de Europa y otra denominada "la armada española" que pertenece a armadores españoles con banderas de conveniencia. Dentro de esta última están los barcos de bandera uruguaya.

El tema es que, la inmensa mayoría de estos barcos tienen permisos Categoría D) que los habilita a pescar fuera de las 200 millas pero no en la zona de CCRUMA. Sin embargo, igualmente se remite a este decreto cuyo ámbito de aplicación es el CCRUMA y ya no lo tiene más porque era transitorio hasta tanto el país sistematizara su actividad en esa zona. A este respecto, nosotros podríamos decir que eso está lejos y que es difícil controlar todo esto porque la inmensa mayoría de los barcos nunca tocaron puerto uruguayo. Quiero expresar que nosotros hemos mantenido conversaciones con diversos parlamentarios en otros ámbitos y nos han preguntado qué pasaría si se aplicara el 100% de la tribulación uruguaya. ¿No se irán? A su vez, nosotros nos hacemos otra pregunta: ¿alguna vez estuvieron? La inmensa mayoría de estos barcos nunca tocaron puerto uruguayo y las inspecciones son en el extranjero, tal como lo informaron las autoridades marítimas. Es más, no desembarcan pesca, no cargan combustible, no suben a dique, es más, no compran ni una zanahoria en el Uruguay. Por lo tanto, significa que no aportan al Banco de Previsión Social y si a eso le agregamos que no llevan tripulación uruguaya, entonces, ¿qué beneficio brindan al país? Simplemente digo que a esta altura ni siquiera sirve para la estadística decir que Uruguay pesca tanta cantidad, por ejemplo, de merluza negra o de otras especies.

Les vamos a dejar un expediente como muestra de una empresa que pide acogerse a la excepcionalidad que le da el artículo 6º del Decreto Nº 157.

Además, lo traemos a propósito porque fue negado en su momento por la DINARA, es decir, la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos. Asimismo, adjuntamos un memorándum en donde consta la opinión que se pidió al Sindicato sobre el tema. Ahí ustedes verán los mecanismos que se emplean, que trataremos de explicar muy rápidamente. La empresa dice, en base a la zona en que se va a pescar, a la duración de la marea y dada la idiosincrasia uruguaya, que los uruguayos no soportamos mareas largas ni el arte a utilizar. Entonces, pide acogerse a la excepcionalidad del artículo 27 y que, por lo tanto, la participación de los tripulantes uruguayos sea de un diez por ciento.

Reitero: esto es presentado en la DINARA junto con el proyecto, la cual lo pasa al Departamento Jurídico, el que le da vista, pero no se pronuncia en el sentido ecológico demostrando que los marinos no estamos acostumbrados a los viajes largos, por ejemplo, o si conocemos sobre el palangre de fondo, la nasa o el palangre de nasa, sino que da lugar a lo planteado por la empresa y lo pasa a la autoridad marítima. Esta da vista al expediente que le había hecho llegar el Departamento Jurídico y lo pasa al Ministerio de Defensa Nacional, el que también le da vista y lo envía al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, luego de lo cual vuelve a la DINARA. En definitiva, nadie se pronunció sobre el fondo del asunto, sino que todo el mundo da vista al expediente, quedando en pie únicamente el argumento esgrimido por la empresa. Es así que se le ha concedido la excepcionalidad por esa vía.

Como decíamos anteriormente, quizás eso sea difícil de controlar porque está fuera de las aguas jurisdiccionales o porque no toca puerto uruguayo, etcétera. Sin embargo, en nuestras aguas, en nuestras costas, en nuestra zona económica exclusiva, en estos días se ha producido algo que ya nos parece escandaloso. Supuestamente, a través de un acuerdo marco para la pesca en aguas uruguayas por parte de barcos con bandera uruguaya, celebrado por el Gobierno uruguayo con la República Popular China, han venido cuatro barcos que han adoptado la bandera de nuestro país y están pescando en la zona económica exclusiva.

Hemos pedido a la DINARA si nos podía facilitar el proyecto presentado, que fuera aprobado, así como la resolución de concesión del permiso de pesca, para saber cuáles son las especies objetivo. Hemos recibido respuestas verbales. Seguro, estamos en el ajo y, por ende, sabemos que esos barcos han ido a pescar. El hecho es que el arte que están utilizando es el de arrastre de fondo y el de arrastre semipelágico. El arte de arrastre de fondo consiste en una red que, precisamente, se arrastra por el fondo marino, con una abertura vertical y una horizontal, y que al arrastrar caen bajo su influencia los cardúmenes, los cuales son detectados a través de aparatos electrónicos. La red de arrastre semipelágica está alejada del fondo y de la superficie, es decir, a media agua, y permite capturar especies que viven en ese hábitat. Reitero: esas son las artes que están utilizando.

Tal vez por desconocimiento de nuestros fondos marinos, se ha solicitado a los tripulantes uruguayos que modificaran las artes de pesca a los efectos de obtener un mayor rendimiento. Sin embargo, aquí se aplica el 50%. Podemos decir que se está pescando donde lo hacen las chalanas, donde pesca todo el mundo desde la época de los charrúas, con artes de pesca que nuestros marinos conocen muy bien, a tal punto que le están enseñando a los chinos. No obstante, reitero que allí se aplica el 50%, en una forma que no es la adecuada. Por ejemplo, tanto la Ley Nº 16.387, relativa al embanderamiento, como la Ley Nº 13.833, en su artículo 27, establecen que, preceptivamente, el Capitán o patrón y el Jefe de Máquinas deben ser ciudadanos uruguayos naturales o legales. En cambio, acá se aplica el 50%, donde meten en una bolsa al patrón, al Jefe de Máquinas y al grumete, que es el aprendiz a bordo. Por lo tanto, nuestros trabajadores están en una situación de inferioridad, con respecto al porcentaje de tripulantes extranjeros.

Desde el punto de vista de los recursos, fíjense los señores Senadores que, por ejemplo, la corvina es una especie de lo que nosotros llamamos una pesquería cerrada porque, al haber sobrepesca, no se puede pescar ni una escama más, ya que correría peligro el equilibrio del recurso. Es por eso, entonces, que se les prohibe a estos barcos este tipo de pesca. Es más, como esas redes no discriminan y no son selectivas, si se pescan corvinas, se tiene la siguiente disyuntiva: si vienen a puerto, esa mercadería es decomisada y, si la tiran al agua, van muertas. Sin embargo, con esto no se evita aumentar la presión sobre el recurso, ni aumentar el esfuerzo pesquero sobre un recurso que está sobreexplotado.

Nosotros pedimos de antemano disculpas a los señores Senadores, ya que se trata de una materia que está un poco alejada de lo que sería la temática que aborda la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Pero entendemos que ello hace a lo que son las fuentes de trabajo y, en consecuencia, al objetivo del proyecto de ley que nosotros apoyamos y que se encuentra a estudio de esta Comisión.

Una de las garantías -que ha sido reconocida por nuestra autoridad marítima- que tiene la participación de tripulantes uruguayos en estos barcos, es que somos cuidadosos del recurso, pese a las dificultades que tiene la autoridad marítima en el patrullaje en nuestras aguas. Esta garantía la constituyen los propios pescadores que rápidamente denuncian la invasión de barcos de tercera bandera. Por lo tanto, podemos decir que la mayor participación de uruguayos, será la garantía de que se respeten las leyes de nuestro país.

Decimos todo esto porque entendemos que no se justifica seguir dilatando una ley tan necesaria. Si en estos barcos de categoría D -que serían categoría C, a los que se les concede el permiso para especie explotada o subexplotada- se aplicara correctamente la legislación, tendríamos varios cientos de puestos de trabajo cubiertos por marinos uruguayos. De aprobarse rápidamente esta ley, estaremos en condiciones de decir, con gran satisfacción, que habremos logrado casi el trabajo pleno en un sector como el marítimo pesquero.

A grandes rasgos, esto era un poco lo que queríamos plantear sobre la necesidad de contar con una ley en esta materia. Desde ya quedamos abiertos a cualquier pregunta que deseen formular los señores Senadores.

SEÑOR DA ROSA.- Quisiera hacer algunos agregados al largo historial que relataba el compañero acerca de irregularidades que se vienen sucediendo desde hace años con respecto a la Marina Mercante, a la Pesca, etcétera. Algunas leyes existen, pero no se cumplen, porque el que tiene que hacerlas cumplir hace oídos sordos, mira para el costado. Nosotros recordamos que, en ciertas oportunidades, algunos Legisladores han considerado el tema de los salarios y los planteos que hace la Cámara de la Marina Mercante. Recuerdo que en 1991, 1992 ó 1997 la Cámara de la Marina Mercante varias veces planteó en reuniones conjuntas con las autoridades del Ministerio que el tema no eran los salarios de los trabajadores ni el Banco de Previsión Social, sino que iba mucho más allá, ya que estaba relacionado con los Tratados de La Haya y el respaldo que tendría que dar el Poder Ejecutivo o el Estado para que los barcos estuvieran funcionando con la bandera y con tripulación uruguayas.

El Capitán de Navío retirado en 1991 o 1992 veía lo conveniente que era tener un 100% de tripulación uruguaya. ¿Por qué razón? Nosotros hemos tenido mucha experiencia en este sentido y constatamos que no es fácil convivir con otras etnias arriba de los barcos. Ha habido líos tremendos; inclusive, en una oportunidad, el buque atunero "El Torita" volvió detenido por la Prefectura Nacional Naval porque se había producido un motín a bordo. En él trabajaban uruguayos, chinos y coreanos y estos últimos con cadenas y demás quisieron agredir a los uruguayos.

Nosotros creemos que la bandera uruguaya debe tener un 100% de trabajadores de nuestro país. Una de las razones para ello es la tremenda desocupación que hay en el país. El Poder Ejecutivo plantea que se está abatiendo el desempleo -lo escuchamos todos los días- y generando mayor ocupación, pero en los hechos, realmente, no lo percibimos. Consideramos que se debe hacer justicia, porque acá existen puestos de trabajo, empleos. Por ejemplo, hay una draga en el puerto de Montevideo que está trabajando con tripulación y bandera extranjeras; ahí habría puestos de trabajo para ofrecer a los uruguayos, pero eso no se cumple aunque deberían hacerlo. ¿Por qué no se cumple? Porque hay quienes priorizan a los privados y a las multinacionales y creen más conveniente que en el país trabajen extranjeros con banderas extranjeras, mientras los uruguayos emigran hacia otro país.

Este es un problema tremendo. Si lo analizamos desde todo punto de vista, vemos que no puede ser así, que es inconcebible. Hay leyes que no se cumplen, como el registro personal. Inclusive, hay barcos con la bandera uruguaya en los que han trabajado grumetes en los puestos de los profesionales. El grumete es un aprendiz arriba de un barco y tiene un limitado número de horas de trabajo. Sin embargo, algunas empresas utilizan grumetes y los explotan como a un trabajador profesional, pagándoles un salario mínimo nacional y unas pocas horas extra. Eso también ha traído aparejada esta situación de desregulación y flexibilización.

Entonces, creemos que hay condiciones para ofrecer trabajo y para ocupar mano de obra, pero parecería que no existe voluntad política para que esto se cumpla.

Por otro lado -y como ya dijimos- está el tema de los salarios en nuestra marina mercante. En el cabotaje en Europa los salarios más bajos, sin incluir las horas extras, son de U$S 1.300 y U$S 1.438 mensuales, mientras que aquí no se paga ningún salario de esos montos. Además, en la región, los salarios más bajos que se pagan en los buques de bandera de conveniencia también rondan los U$S 1.200.

Asimismo, no existe ningún acuerdo de reciprocidad -o, por lo menos, nosotros no conocemos ninguno- en la región. Si nosotros vamos a Brasil no podemos navegar y trabajar porque nuestra libreta nacional no nos sirve allí y, además, los gremios brasileños -con toda razón- defienden su trabajo. Sin embargo, aquí pueden venir de todas partes del mundo y encuentran las puertas abiertas y tienen la prioridad, mientras que los compatriotas no podemos tener acceso al trabajo, es decir, a ese derecho elemental y mínimo establecido en la Constitución.

Aquí nunca se ha comprado ni ha venido ningún barco del MERCOSUR, sino que los que en alguna oportunidad compraron algunas empresas eran extranjeros y fueron adquiridos por dos pesos. Esos barcos ya no funcionaban automáticamente, pero se les daba una rasqueteada y una mano de pintura y ya se decía que se trataba de barcos nuevos, pero arriba de ellos todo era a "tracción a sangre". Entonces, esas son las características del que se dice que es un barco nuevo, como es el caso de "El Ceibo" -que es mencionado como el único barco en la región- que está funcionando pero es muy viejo.

Por otra parte, tenemos el tema de la autorización que se le dio en la oportunidad, a través de los artículos Nos. 320 y 321 de la Ley Nº 16.736, para que con un telegrafista, un capitán y un jefe de máquinas pudieran navegar en el exterior los barcos que no son de línea con tripulaciones extranjeras. Esto no lo compartimos y en su oportunidad lo combatimos, pero hoy por hoy está vigente. Nosotros decimos que esto es una aberración porque ya ha habido empresas a las que, en un presupuesto nacional de gastos, se les concedió en las temporadas alta y baja, la posibilidad de salir del país y volver a él con la bandera uruguaya. Esta gente, cuando va a trabajar fuera del país tiene que tomar tripulación extranjera porque el país en cuestión no le permite trabajar con uruguayos y entonces aprovechan la coyuntura brindada por estos artículos, porque después vienen al Uruguay con la bandera uruguaya y siguen trabajando. Es decir que están autorizados a trabajar ilegalmente legalmente, es decir, legalmente están autorizados a trabajar ilegalmente.

Todas estas cosas están sucediendo mientras que los marinos mercantes y los pescadores seguimos amontonados en el muelle esperando para ver si algún día hay una política de marina mercante que permita que en el país se vea surcar el pabellón nacional en nuestras aguas. Lamentablemente, como está la situación hoy por hoy, hasta pagamos peaje con nuestra bandera en nuestras aguas. Entonces, ¿abrimos y profundizamos canales para concederle facilidades a países limítrofes? Este es el caso de Rosario y la salida de los granos al mar por Martín García, que pasan a 400 kilómetros de nuestras costas. Pero nosotros somos muy generosos y pusimos más de cincuenta millones en esa obra binacional de la que además debemos pagar el mantenimiento, mientras que los uruguayos no tenemos ningún beneficio porque no navegamos ni tenemos barcos con bandera uruguaya.

A veces nos asombramos cuando vemos por televisión -lo manifestaba días pasados el señor Ministro Cáceres- que se habla de los megabarcos de la región, del Puerto de Montevideo y del dragado a 10 metros. Con respecto a esto último, debemos decir que la profundidad era de 10.5 metros y ahora se está dragando a 11 metros, porque a muro no se puede dragar más de 13 o 14 metros ya que están los pilares y, si se sigue más profundo, se viene todo el muro abajo. Es decir que hay que recimentar para después recién poder profundizar. Además, cabe destacar que nuestro país no tiene barcos de gran calado, pero que los mismos tampoco existen en la región. Cualquiera que vaya al Puerto de Montevideo diariamente puede observar los muelles vacíos. De repente un día llegan tres o cuatro barcos y dejan unos pocos containers que están en tránsito y levantan los vacíos. Esto significa que todos aquellos pronósticos que se había planteado de que el Puerto de Montevideo iba a ser un "boom" y se iba a trabajar con equis cantidad de containers mensuales y anuales, no se han cumplido y estamos todavía por debajo de lo que hacía la propia Administración Nacional de Puertos. En aquel entonces, la ANP dejaba U$S 20:000.000 anuales y hoy estaría dejando mucho más, pero todos esos dineros desaparecieron, como también sucedió con lo que iba para las escuelas que no sé si les llegó o no. Pero esos son otros temas.

En consecuencia, queremos decir que consideramos que el 100% de los trabajadores uruguayos está más que justificado en nuestro país, más aún si consideramos que el país debe apuntar a un crecimiento por el camino productivo, ya que creemos que la vía más barata para sacar esa producción es la marítima. En ese sentido, estamos en condiciones inmejorables para levantar económicamente y para ahorrar y generar divisas para el país. Lamentablemente ello no está sucediendo y dependemos de lo que puedan hacer los Legisladores y el Poder Ejecutivo, es decir, el Estado en su conjunto, para salir adelante y, en ese entorno, también estamos nosotros. Por eso reiteramos que el 100% de los trabajadores está justificado y, de esta manera, cumpliríamos con lo que se vaticina todos los días en cuanto a abatir el desempleo.

SEÑOR FRANCO.- Para poner dos ejemplos de lo que estamos hablando, tengo aquí una documentación oficial que establece que el único barco de bandera uruguaya, llamado Isla Alegranza, se situaría en la región del CCRVUMA, en la Antártida. Su Capitán se llama Manuel García Lema y es de nacionalidad española, pero además tiene cinco tripulantes uruguayos y el resto son chilenos, peruanos y españoles, con la particularidad de que diez tripulantes están adjuntos al comando, es decir, sin ninguna función a bordo. Reitero que la mayoría de la tripulación tiene nacionalidad chilena, peruana y española.

En el segundo caso, el del barco "Elqui" de 507 toneladas, el Capitán es uruguayo y el Jefe de máquinas también, pero tiene solamente dos tripulantes nacionales. El resto son chilenos y españoles, en un total de 31 tripulantes.

Señalo estos ejemplos, simplemente, para ilustrar la situación a los miembros de la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a solicitar a la delegación que nos deje la documentación que ha traído, a efectos de poner en conocimiento de la misma al resto de los Legisladores que integran esta Comisión de Transporte y Obras Públicas.

Agradecemos la presencia de la delegación del Sindicato Unico Nacional de Trabajadores del Mar y Afines y les señalamos que la información que nos han brindado será objeto de trabajo de esta Comisión.

(Se retira de Sala la Delegación del Sindicato Unico Nacional de Trabajadores del Mar y Afines)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)